TRANSPORT 2000

QUÉBEC

Promotion et défense
des transports en commun
par les usagers

7M

MEMOIRE PRESENTE A

LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

SUR LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT

L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT

EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL

Septembre 1982

2275 est rue Laurier; Montréal, Québec H2H 2N8 , tél: 524-6149

TRANSPORT 2000
QUÉBEC
Promotion et défense
des transports en commun
par les usagers

MEMOIRE PRESENTE A
LA COMMISSION PARLEMENTAIRE
SUR LA PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT
L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT
EN COMMUN DANS LA REGION DE MONTREAL

Septembre 1982

2275 est rue Laurier, Montréal, Québec H2H 2N8 , tél: 524-6149

PREFACE

Ce mémoire a été préparé par un groupe de travail composé de membres très actifs de notre association, soutenus dans leur démarche par le Conseil d'administration.

Il est une synthèse des principes et prises de position qui ont guidé nos actions depuis déjà bientôt trois ans.

Tout en étant le fruit de la réflexion de gens qui pensent quotidiennement transport, il se veut aussi le reflet de la pensée des nombreux usagers et groupes d'usagers que nous avons rencontrés et dont nous sommes, aujourd'hui, le porte-parole.

Bien que notre association compte encore peu de membres, le travail que nous vous présentons n'est pas le produit de notre seule analyse. En effet, depuis le début de la rédaction de ce texte jusqu'au jour de la Commission parlementaire, nous aurons poursuivi une démarche intensive de relation avec plusieurs groupes de citoyens de la région de Montréal. Dans cette action, nous serons allés chercher des appuis et des commentaires sur les prises de position que nous vous présentons maintenant.

Toutes les lettres que nous aurons reçues de ces groupes et individus formeront une annexe que nous déposerons le jour même de notre présentation devant la Commission.

TABLE DES MATIERES

Préface..... I
Introduction..... 1

I. Le cadre institutionnel..... 5
A. La consultation et la participation des usagers .. 5
1. La Commission consultative permanente de l'Organisme régional de transport..... 6
a) Orientation..... 6
b) Composition..... 7
c) Droits et obligations..... 9

2. Les Commissions permanentes des Organismes locaux de transport..... 11

B. Les institutions à caractère administratif..... 12
1. L'Organisme régional de transport..... 12
2. Les Organismes locaux de transport.....13
a) Considérations générales..... 13
b) Le soutien aux associations d'usagers..... 14
3. Le tribunal d'arbitrage..... 14

II. Le cadre financier..... 16
A. Problématique..... 18
B. Recommandations..... 20
1. Transport et aménagement du territoire..... 20
2. Le financement..... 21
a) La contribution gouvernementale..... 22
b) La contribution des municipalités..... 23
c) La contribution des usagers..... 23
d) La contribution des bénéficiaires non-usagers..... 26

III. La desserte des municipalités situées à l'extérieur du territoire de l'Organisme régional de transport..29
A. Historique..... 30
B. Analyse de la proposition gouvernementale..... 32
1. Délimitation du territoire de L'O.R.T..... 32
2. Le financement..... 35
C. Recommandations..... 36

Conclusion..... 39

Annexe : Mémoire du Comité des usagers du transport en commun de Beauharnois.

Introduction

Lors d'une première lecture de la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal, nous ne pouvons que souscrire aux grands objectifs qui y sont présentés: répondre aux besoins de mobilité, diminuer la pollution, économiser le carburant, mettre un frein à l'étalement urbain, donner plus de pouvoir aux municipalités, contrôler l'emballement des coûts, etc. N'eut été d'une lecture et d'une réflexion plus approfondies, nous vous aurions signifié notre appui inconditionnel.

En effet, à l'analyse, on s'inquiète de la faiblesse de l'équation entre les objectifs visés et les moyens préconisés, et on remarque aussi l'absence de liens entre le cadre institutionnel et le cadre financier proposés.

Nous espérons que les réflexions soulevées à l'intérieur de cet échange fourniront à chacun les éléments nécessaires à la définition de choix éclairés en matière de transport en commun.

Bien que le Gouvernement soit résolu à favoriser les transports collectifs, il est malheureusement impossible de ne pas tenir compte du système routier qui ceinture et pénètre l'agglomération montréalaise. Même si le gouvernement est décidé à ne plus intervenir massivement dans ce domaine, nous constatons que, de toute façon, le réseau est déjà très bien établi. De plus, s'il est possible, au niveau du discours, de prétendre favoriser le transport en commun, il est, au plan pratique, extrêmement difficile de ne pas continuer à s'enliser dans un système routier qui a totalement orienté le développement de l'agglomération.

Il faudra donc prendre des mesures énergiques pour contrer cette tendance. A elle seule, la hausse du coût de la vie ne sera pas suffisante pour modifier les habitudes des citoyens. Par ailleurs, il ne faudrait pas sous-estimer les coûts toujours croissants nécessités, dans l'avenir, par l'entretien de l'infrastructure routière.

Conséquemment, le Gouvernement sera obligé d'investir des sommes importantes dans les deux modes de transport parallèles. Voilà que se pose un véritable problème de fond: comment, en effet, mettre sur pied une structure de transport en commun qui s'avérera fort coûteuse, alors que nous avons déjà un réseau routier à rentabiliser? En réponse à cette question, nous apporterons des recommandations visant à contrôler l'emballement des coûts du transport en commun et à réduire la demande à la hausse des infrastructures routières.

Contrairement à une tendance qui s'est dessinée au cours des dernières années, tant dans les groupes de citoyens et les municipalités que dans les organismes publics, nous n'essayerons pas de soutirer du Gouvernement le maximum de fonds publics en vue de l'obtention d'un maximum de services. Au contraire, nous voulons faire un pas de plus vers une société qu'on pourrait qualifier de conservation par opposition à une société de consommation excessive, voire de gaspillage des ressources naturelles et du territoire, entre autres.

A cet égard, nous croyons que la réforme du transport à Montréal ne devrait pas avoir pour seul objectif de favoriser une meilleure mobilité de tous les citoyens de la région, mais aussi d'en réduire les besoins de mobilité par une meilleure planification des diverses fonctions du territoire.

A la lumière des remarques précédentes, voici donc maintenant les principes et objectifs qui, tout au cours de cette réflexion, ont guidé notre démarche:

- Assurer la participation des usagers aux décisions relatives au transport en commun.

- Mettre un frein à l'emballement des coûts du transport en commun, non pas en réduisant le service ou en augmentant indûment les tarifs, mais en appliquant de meilleures méthodes d'exploitation et en optant pour des choix technologiques moins coûteux.

- Mettre un frein à l'étalement urbain par une meilleure coordination entre l'organisation du transport et l'aménagement du territoire de façon à réduire les besoins de mobilité.

- Assurer une meilleure équité entre les subventions directes et indirectes accordées aux usagers des transports en commun et aux automobilistes.

- Réduire le nombre d'accidents causés par l'automobile.

- Economiser nos ressources naturelles par l'utilisation de moyens de transport moins énergivores et plus écologiques.

Dans les chapitres qui suivent, vous pourrez d'abord prendre connaissance de nos commentaires et recommandations concernant le cadre institutionnel. Nous nous attarderons en premier lieu au principe, fondamental pour notre association, de la représentation des usagers. C'est pourquoi nous traiterons d'abord des lieux où celle-ci s'exercera à l'intérieur des structures prévues par la réforme, soit la commission consultative de l'organisme régional de trans-

port et les commissions permanentes des organismes locaux de transport. Nous compléterons cette partie sur le cadre institutionnel par une série de recommandations concernant cette fois la dimension administrative des institutions prévues.

Vous trouverez ensuite notre analyse du cadre financier suivie, finalement, de nos recommandations relatives à la desserte des municipalités situées à l'extérieur du territoire de l'organisme régional de transport.

I. Le cadre institutionnel

A. La consultation et la participation des usagers .

Jamais le droit au transport en commun n'a-t-il été formellement reconnu par le gouvernement du Québec, par la C.U.M., ou par les villes qui en font partie. Pourtant, il s'agit d'un besoin et, par conséquent, d'un droit des citoyens au même titre que ceux à la santé et à l'éducation. Ce droit s'impose de façon particulière dans la région de Montréal où le transport en commun représente un domaine vital pour le mieux-être de l'agglomération. Or, si la reconnaissance de ce droit implique nécessairement l'existence d'un lieu où il puisse être exercé, la réforme actuellement proposée, par ailleurs, ne laisse nulle part au citoyen le loisir de l'exercer pleinement.

Tous reconnaissent, par exemple, les bénéfices sociaux générés par le transport en commun et profitant à l'ensemble de la population. En effet, ce dernier ne contribue-t-il pas, entre autres, à consolider le tissu urbain, à améliorer la qualité de vie et à diminuer la consommation énergétique?

Or, la participation de l'usager aux coûts d'infrastructures et d'opération est actuellement estimée au tiers de leur total et elle devrait, aux dires mêmes du gouvernement, augmenter graduellement au cours des prochaines années.

Comment, alors, peut-on justifier le statut de quémandeur de services attribué à l'usager des transports collectifs? A ce que nous sachions, l'automobiliste n'a pas

lui, à endosser de tels préjugés, bien que bénéficiant également de l'apport des transports en commun.

Aussi, il importe de souligner l'émergence d'un courant se développant de façon parallèle qui reconnaît aux citoyens leur droit de consultation et de décision dans les questions affectant leurs conditions de vie. Ces tendances sont clairement observables dans le monde de l'éducation et celui des affaires sociales. En France, par ailleurs, une réforme administrative assure désormais aux usagers de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) une représentation au conseil d'administration. Mais d'ailleurs, plus près de nous, le Parti québécois, lui-même, lors de son congrès de 1981, n'endossait-il pas une résolution à l'effet de reconnaître aux usagers le droit à une participation décisionnelle au sein des organismes de transport en commun?...

Par conséquent, nous voulons que soit reconnu, tant par les usagers eux-mêmes que par les autorités en place, le principe de la participation des usagers au sein du conseil d'administration des commissions de transport et de l'O.R.T. (Les modalités de nomination ou d'élections seront précisées au cours de l'année à venir).

1- La Commission consultative permanente de l'Organisme régional de transport.

a) Orientation

Dans son projet de loi, le gouvernement prévoit adjoindre à l'O.R.T. "une commission consultative permanente afin d'élargir la participation au processus d'élaboration des politiques" (1).

(1) Gouvernement du Québec, Ministère des transports. Le transport en commun: un choix régional. 1982. p. 48

Or, si le gouvernement semble souhaiter élargir la table des délibérations, sa volonté d'obtenir la participation ou de l'encourager demeure, par ailleurs, lettre morte. Or, en ce qui nous concerne et tel que nous le mentionnions plus tôt, il nous apparaît essentiel d'établir le principe de la représentation directe des usagers au sein même du conseil d'administration de l'O.R.T et de celui des commissions de transport. Cette participation des usagers sera proportionnelle à leur contribution au financement du transport en commun.

Mais ce principe de base ne devant en aucune façon être appliqué de façon prématurée, d'une part, et, d'autre part, les usagers ne pouvant actuellement s'appuyer sur une organisation structurée, nous considérons qu'une place importante doit leur être réservée à la commission consultative. De plus, nous croyons qu'un usager devrait siéger au comité exécutif de l'O.R.T. jusqu'à l'application pratique au sein du conseil d'administration de l'O.R.T. et des O.L.T du principe de représentation directe des usagers.

b) Composition

Dans cette optique, nous recommandons pour la commission consultative la composition suivante:

2 représentants d'usagers de la C.T.C.U.M.

1 représentant d'usagers de la C.T.L.

1 représentant d'usagers de la C.T.R.S.M.

1 représentant d'usagers hors-territoire

1 représentant d'usagers du troisième âge

1 représentant d'usagers handicapés

2 représentants des bénéficiaires non-usagers

3 représentants des syndicats

3 représentants d'associations professionnelles (telles, par exemple, le Centre de recherche sur les transports, l'INRS-Urbanisation, l'Association québécoise des transports et des routes, etc.). L'élection des représentants de chacun de ces groupes d'usagers à la commission consultative pourrait être laissée au soin et à la convenance des associations composant chacun de ces groupes. Nous considérons essentielle la participation de chacun de ces groupes à la commission afin qu'ils puissent exprimer leur point de vue particulier, et ce, en permettant ainsi à la commission de jouer son rôle d'intervenant majeur dans les débats sur le transport en commun. De plus, cette commission consultative de 15 membres élirait un représentant au comité exécutif de l'O.R.T. Cette mesure s'inscrit dans notre objectif à long terme d'en arriver à une participation décisionnelle des usagers proportionnelle à leur contribution au financement du transport en commun.

Selon nous, il est impératif d'avoir une commission consultative ainsi formée pour aller dans le sens de la réforme proposée puisque "la planification, le développement et la gestion du transport en commun devront relever des intervenants qui en assument ultimement les conséquences finan-

cières" (2). Or, à notre avis, les usagers sont plus aptes que les élus locaux à évaluer leurs besoins dans la mesure où on leur assure les moyens et les ressources nécessaires pour y parvenir.

c) Droits et obligations

- Mandats généraux

La commission devra tenir des séances publiques de consultation au moins deux fois par année.

La commission devra assurer le suivi des plaintes et recommandations qui lui seront acheminées.

Tous les procès-verbaux des réunions de l'exécutif et du conseil d'administration des commissions de transport et de l'O.R.T. devront être déposés à la commission consultative.

Les membres de la commission consultative auront le droit de consulter les documents internes produits par chaque commission et par l'O.R.T.

La commission devra déposer un rapport annuel au conseil de l'O.R.T.

L'O.R.T. devra fournir à la commission consultative le soutien technique et financier nécessaire à son fonctionnement et, plus précisément, à la production de ses rapports (secrétariat et impression).

L'Organisme régional de transport devra déposer à cette commission tout projet de budget, de

(2) Ibid. p. 39

hausse de tarif et de modification affectant le service à l'intérieur des délais légaux requis et ceci afin que la Commission puisse le consulter et en faire rapport au Conseil de l'O.R.T.

- Mandats spécifiques

Durant sa première année d'activités, la commission aura pour mandat d'apporter des recommandations quant aux possibilités de modes de financement permanents pour les associations d'usagers.

Elle aura également pour mandat d'apporter des recommandations sur le mode de nomination des représentants des usagers au sein du conseil d'administration des commissions de transport et de l'O.R.T.

Elle devra également se pencher sur la question du versement-transport ainsi que sur les autres formes que pourrait emprunter la contribution financière des bénéficiaires non-usagers.

Afin d'assurer une bonne communication entre le Conseil de l'O.R.T. et la commission consultative, nous voulons qu'un représentant de cette commission siège au Conseil exécutif de l'O.R.T. Ce représentant sera nommé par les membres de la commission.

2. Les Commissions permanentes des Organismes locaux de transport.

Bien que nous y reviendrons de façon plus approfondie au chapitre suivant, nous exprimons notre accord avec le partage des responsabilités locales tel que défini dans la proposition gouvernementale. Par ailleurs, nous croyons que le gouvernement doit mettre à la disposition des citoyens en général, et des usagers du transport en commun en particulier, des outils d'information et de participation leur permettant de faire connaître clairement à leurs élus leurs attentes et leurs besoins en matière de transport en commun.

Quels sont donc ces outils devant être mis à la disposition des usagers, au niveau local, pour qu'ils deviennent des intervenants bien informés, dynamiques et responsables?

Nous voulons que la Ville de Laval et le Conseil des maires de la Rive-sud s'adjoignent une commission permanente sur les transports, à l'instar de celle qui existe maintenant à la Communauté urbaine de Montréal, depuis l'adoption de la loi 46.

Ces commissions auraient pour mandat de recevoir les avis de la population sur les services de transport. A cette fin, elles devraient tenir au moins deux rencontres publiques annuelles où elles recueilleraient les avis et recommandations des citoyens intéressés.

De plus, les rencontres des membres des commissions permanentes devraient être publiques et prévoir une période de questions orales.

B. Les institutions à caractère administratif

1. L'Organisme régional de transport.

Nous sommes en accord avec la proposition gouvernementale visant à créer un organisme régional de transport qui aurait pour mandat de planifier, développer, construire et s'assurer du financement des systèmes à caractère régional. Outre le métro, les trains de banlieue et les autobus régionaux, nous croyons que les stationnements incitatifs à caractère régional devraient aussi relever de la responsabilité de l'O.R.T.

Nous sommes également en accord avec la proposition gouvernementale concernant les autres responsabilités confiées à cet organisme. Par ailleurs, à ces fonctions déjà attribuées, nous ajoutons les mandats de voir à l'intégration inter-rives des réseaux de transport adapté pour les personnes handicapées et d'assurer l'accessibilité des futurs équipements.

Concernant la composition du Conseil de l'O.R.T., nous ne partageons pas l'enthousiasme du gouvernement pour la participation des élus.

Hélas! jusqu'à ce jour, la majorité des municipalités ont pris, en effet, des décisions en matière de transport en commun relevant davantage d'une perception à courte vue et d'un sens de la

compétition que de celui d'une appartenance à une région. Cependant, nous jugeons important que des élus répondent devant leurs électeurs des politiques qu'ils mettent de l'avant. Aussi, bien que sceptiques quant à l'efficacité à court terme d'un Conseil rassemblant autant d'élus locaux, nous exprimons le souhait que nos représentants démontrent finalement la maturité nécessaire aux exigences de la politique moderne.

2. Les Organismes locaux de transport

a) Considérations générales

A l'intérieur de la proposition gouvernementale rendue publique à des fins de consultation et d'amendement, le ministre des Transports a situé le cadre régional du transport en commun en y intégrant les commissions de transport locales (CTCUM, CTL, CTRSM) nommées O.L.T. ou organisme local de transport.

Nous partageons avec le ministre l'idée du maintien des commissions de transport locales, plutôt que leur fusion en une super commission régionale. Créées il y a quelques décennies, ou issues de la fusion de compagnies privées et publiques, ces trois commissions de transport de tailles fort différentes connaissent encore, à l'heure actuelle, maints problèmes de fonctionnement et d'organisation. Leur fusion en aurait fait un organisme de transport public difficilement administrable, incapable peut-être de réaliser les objectifs sous-tendus par sa création, et d'une com-

plexité telle que l'usager s'y serait à nouveau retrouvé laissé pour compte. A l'opposé, la préservation de leur identité locale favorisera, à notre avis, une gestion plus saine et opérationnelle ainsi qu'une plus grande flexibilité à l'endroit des besoins des citoyens qu'elles desservent.

b) Le soutien aux associations d'usagers

Finalement, les trois commissions de transport de la région de Montréal devront, de la même façon que pour les associations humanitaires, admettre pour fin de publicité corporative sur leur réseau de service les associations d'usagers légalement constituées.

Cette dernière recommandation vise à permettre à l'usager du transport en commun sa participation libre à une association de consommateurs et l'identification d'une antenne réceptive à ses doléances concernant la qualité des services de transport qu'il consomme. C'est un outil additionnel, tout aussi important que les autres, susceptible de faire la différence entre la rivière qui quitte son lit et innonde vos caves et celle qui actionne un groupe turbine-alternateur, premier jalon d'une mutation énergétique beaucoup plus profitable à la collectivité.

3. Le tribunal d'arbitrage.

Dans son projet de réforme, le Gouvernement retire aux usagers du transport urbain toute possibilité de recours à la Commission des transports du Québec ou à tout autre tribunal.

Le projet permet, par ailleurs, un contact plus etroit entre les usagers et les élus municipaux qui prendront des décisions affectant les services de transport en commun. Toutefois, cette approche à caractère démocratique ne protège pas les usagers des aléas de la politicaillerie ou du technocratisme. Les exemples du circuit 12 de l'Ile des Soeurs ou des coupures de service à Métropolitain-sud illustrent bien que les décisions ne sont pas toujours prises en faveur des usagers. Or, dans ces deux cas, seul un tribunal aura permis à ces derniers de se faire entendre.

Nous demandons donc qu'un tribunal d'arbitrage soit maintenu qui aurait pour mandat d'entendre tout appel concernant une modification de service ou de tarif dans les transports collectifs et qui aurait également le pouvoir de révoquer une décision prise, s'il le juge à propos.

II. Le cadre financier

La proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal appelle deux commentaires d'ordre général. Pour commencer, on y remarque l'absence d'une analyse détaillée des causes ayant provoqué l'explosion des coûts du transport en commun dans la région de Montréal. A cet égard, la proposition gouvernementale ne consacre, en effet, qu'un seul paragraphe aux raisons qui, depuis les trente dernières années, ont entraîné une croissance pour le moins alarmante des dépenses en transport. Or, de toute évidence, le contrôle et la recherche d'une répartition plus équitable de ces dépenses sont les raisons premières pour lesquelles le gouvernement a été amené "à repenser le cadre institutionnel et financier du transport collectif dans la région montréalaise". (3)

En second lieu, la faiblesse de l'analyse gouvernementale risque d'orienter la réforme envisagée vers les voies sinueuses d'un technocratisme tâtillon, sans pour autant atteindre l'objectif de réduire les coûts. Il pourrait en être ainsi de l'application du principe qui veut que le service soit tarifié en tenant compte de la distance franchie par l'usager. Bien qu'il soit fort recevable, ce principe ne saurait d'aucune façon nous faire perdre le sens des réalités. Or, à notre avis, son application intégrale à tous les modes de transport risque de multiplier les contrôles et de compliquer inutilement le système de tarification et ce, tout en bouleversant considérablement les habitudes des

---

(3) Ibid. avant-propos

usagers. Devant ces problèmes prévisibles, on doit porter une attention particulière a son application, afin d'éviter que les inconvénients n'en surpassent les avantages.

Finalement, nous voulons dénoncer avec vigueur un autre mythe, celui de la responsabilité des usagers dans la hausse des coûts du transport. A notre avis, c'est ailleurs qu'il faudrait chercher les véritables raisons. Incidemment, l'absence d'un aménagement équilibré du territoire, de même que les politiques ayant favorisé le transport privé, souvent au détriment du transport collectif, en sont les causes déterminantes. Aussi, dans le but évident de favoriser la clientèle motorisée des commerçants et des entreprises, la Ville de Montréal a préféré la pose massive de parcomètres à l'implantation de voies réservées pour autobus le long des trottoirs. Il ne s'agit là que d'un exemple parmi tant d'autres. Par ailleurs, et comme nous le verrons plus loin, la sur-concentration des emplois au centre-ville s'est révélée néfaste à long terme. A cause de celle-ci, nous avons dû opter pour un mode de transport rapide, le métro, aux dépens de technologies plus conventionnelles soit, mais autrement plus économiques, telles le trolleybus et le tramway. Aussi, voyons-nous plus qu'une simple coïncidence entre l'avènement du métro d'une part, et la hausse accélérée des coûts, d'autre part. Il s'agit, en fait, d'une véritable relation de cause à effet.

A. Problematique

Bien qu'elle ait pris un aspect spectaculaire au cours des dix dernières années, la hausse des coûts du transport collectif dans la région de Montréal a commencé bien avant la dernière décennie. Le tableau suivant en fait foi.

EVOLUTION DES COUTS GLOBAUX DU TRANSPORT COLLECTIF SUR L'ILE DE MONTREAL (1948 - 1980) (4)
en millions de dollars

Année	Dépenses en $ courants	Indice des prix	Dépenses en $ constants de 1980	Achalandage en millions de passagers
1948	20 approx.	56.3	75 approx.	398
1954	32	67.4	100	328
1962	38	75.9	105.4	283
1966	51	83.5	128.6	259
1971	94.4	100.0	198	264
1976	209.5	148.9	296.3	304
1980	403.2	210.6	403.2	314

Comme l'illustre le tableau, la hausse des coûts du transport collectif est d'abord et avant tout un processus de longue durée et de nature structurelle. C'est pourquoi nous ne saurions nous satisfaire des explications gouvernementales faisant appel à la conjoncture des dernières années: hausse rapide du coût des carburants, taux d'intérêts élevés, importance de la masse salariale, expansion des territoires desservis, déficiences au chapitre du contrôle des dépenses.

(4) Cf. les rapports annuels des différents transporteurs montréalais (Compagnie des tramways, CTM, CTCUM)

En ce qui nous concerne, la croissance régulière des coûts du transport soulève une problématique plus globale qui est celle de l'organisation des transports en rapport avec l'aménagement du territoire et, plus particulièrement, celle du transport liée à la distribution spatiale de l'emploi.

En laissant les forces économiques concentrer de plus en plus l'emploi dans le centre-ville montréalais, on se devait tôt ou tard de construire des équipements de transport rapide, sophistiqués, mais aussi considérablement dispendieux pour la seule raison que des centaines de milliers de travailleurs doivent atteindre le même endroit au même moment et, qui plus est, le plus rapidement possible. Par conséquent, la performance des infrastructures mises en place pour répondre au besoin de mobilité et, d'une façon générale, tout le système public de transport s'en sont trouvés grandement affectés. Le phénomène des heures creuses découlant des contraintes ci-haut mentionnées, ajouté au fait que les déplacements se font majoritairement dans une direction (soit vers le centre-ville le matin, et en provenance de celui-ci, le soir), entraîne un gaspillage énorme au niveau de l'emploi des équipements de transport. Nous estimons que le potentiel réel de ces équipements n'est utilisé, à toutes fins pratiques, que dans une proportion variant de 25 à 30%. (5) Dans tout autre secteur, une telle performance soulèverait certainement le scandale. En effet, que dirions-nous d'hôpitaux ou de barrages hydro-électriques aussi mal utilisés?

(5) DAGENAIS, Jean-Pierre. Ironie du char. Essai sur l'automobile et la crise des transports à Montréal. Livre à paraître au mois d'octobre 1982.

Ces remarques nous amènent à remettre en question le mythe d'un centre-ville sur-développé et des supposés bienfaits qui s'y rattachent. Bien entendu, nous ne saurions apporter ici un plan alternatif d'aménagement urbain dans lequel la place des transports serait repensée de fond en comble. Tel n'est pas le but de ce mémoire et, secundo, l'élaboration d'un tel plan relève de travaux à entreprendre et ce, malgré le foisonnement d'études produites en aménagement du territoire. Cependant, même si nous nous attarderons surtout à des considérations plus directement reliées au financement, nous voulons ici apporter certaines recommandations qui, à moyen et à long terme, permettraient de réduire les coûts du transport en commun dans la région de Montréal.

B. Recommandations

1- Transport et aménagement du territoire

Nous voulons que soient abandonnés les projets de métros de surface et qu'ils soient remplacés par des équipements moins dispendieux, tels les trains de banlieue.

Le coût élevé du métro de surface devrait inciter à la prudence. Nous croyons qu'un train conventionnel pourrait aussi bien répondre aux besoins des usagers et ce, à un coût bien moindre. Les montants ainsi épargnés pourraient être affectés à la création d'emplois permanents dans la région est de l'île de Montréal. De plus, avant de se lancer dans de grands projets aventureux, il y a sûrement lieu de rentabiliser les infrastructu-

res déjà existantes. Aux U.S.A. et depuis longtemps, la preuve a été faite que les investissements dans les équipements lourds ne font que grever davantage les fonds publics. La fuite en avant ne saurait donc s'avérer une solution.

Par ailleurs, et plus directement en lien avec la question de l'aménagement du territoire, nous voulons qu'un moratoire soit imposé sur la construction d'édifices de plus de 8 étages à Montréal.

Par une telle mesure, nous souhaitons que soit freinée la sur-concentration des emplois au centre-ville. Rappelons qu'à Toronto, sous l'administration du maire Crombie, une mesure semblable fut prise afin de limiter à 14 mètres la hauteur de tout nouvel édifice.

Enfin, et pour terminer, les mesures suivantes seraient appropriées en vue de restreindre l'usage de l'auto en milieu urbain montréalais:

- L'interdiction de la circulation automobile dans le Vieux-Montréal.
- L'implantation de voies réservées pour autobus.
- La limitation du stationnement sur rue dans les quartiers du centre-ville à leurs seuls résidents.

2- Le financement

Les recommandations que nous émettrons dans cette partie du mémoire s'inspirent des principes suivants:

- La participation directe de tous les bénéficiaires du transport collectif à son financement.
- La transparence des responsabilités de chacun des partenaires sociaux associés au financement des transports publics.
- Un souci d'équité en ce qui a trait aux mécanismes de tarification et de taxation.
- La recherche d'une efficacité optimale en ce qui concerne les méthodes d'exploitation et de financement.

Sauf erreur de notre part, Québec entend modifier pour une troisième fois consécutive sa politique d'aide au financement des équipements de transport collectif. Pour tout dire, ces atermoiements démontrent chez le gouvernement l'absence de règles solides qui puissent éclairer sa politique.

a) La contribution gouvernementale

Pour notre part, nous aimerions voir adopter la règle suivante qui allie la simplicité à la clarté. A l'instar des infrastructures autoroutières de la région de Montréal, la construction et l'entretien des équipements de transport rapide (métro et trains de banlieue) devraient relever du gouvernement québécois. On s'explique mal pourquoi le transport régional, privé ou public, serait traité selon le système douteux du "deux poids deux mesures". D'autre part, nous sommes d'avis que cette participation est parfaitement

compatible avec la responsabilité de Québec en matière d'aménagement.

b) La contribution des municipalités

Bien entendu, la contrepartie de notre proposition suggère que les frais d'exploitation soient dorénavant laissés à la charge des autres partenaires sociaux, dont évidemment les municipalités. A cet égard, nous proposons que leur participation au déficit résiduel d'exploitation soit établie en fonction du service que chacune d'entre elles reçoit (calculé en termes de sièges/kilomètre) et que cette participation soit pondérée par un indice des revenus. Cette proposition vise essentiellement une plus grande équité dans la répartition du déficit résiduel. La formule ainsi envisagée tient compte du niveau de revenu des citoyens de chaque municipalité et répartit le déficit en fonction du service reçu par chacune. En précisant la responsabilité des villes en matière de financement, on les incite à développer une meilleure exploitation du service.

De façon générale, nous souhaitons que les municipalités puissent s'acquitter de cette tâche en favorisant le transport en commun (notamment en aménageant des voies réservées pour les autobus).

c) La contribution des usagers

Bien que nous soyions en accord avec le principe d'une tarification selon la distance, nous croyons que les réseaux urbains d'autobus devraient

échapper à ce système.

La raison première de cette recommandation consiste dans l'inutilité de l'application d'une tarification zonale aux réseaux urbains d'autobus. Par exemple, bien qu'il soit possible, avec un seul billet, de voyager d'un bout à l'autre de l'île de Montréal, fort peu d'usagers oseront réaliser un tel exploit. En effet, pour boucler le circuit Pointe-aux-Trembles/Sainte-Anne-de-Bellevue, l'usager devrait consentir à perdre cinq à six heures à bord des autobus locaux de la CTCUM. Dans ce cas extrême, on peut supposer que le temps perdu s'avère la meilleure contrainte pour freiner les déplacements abusifs. De plus, il s'agit d'un mécanisme de dissuasion qui ne coûte strictement rien. Dans ce cas, on comprend mal pourquoi on devrait s'embarrasser d'une structure tarifaire pour les réseaux urbains d'autobus qui, à l'analyse, s'avère très complexe et qui, de surcroît, nécessiterait des contrôles aussi coûteux qu'inutiles.

Nous recommandons donc que la tarification selon la distance soit appliquée uniquement aux réseaux de transport rapide (trains de banlieue et métro), ainsi qu'aux services interurbains d'autobus.

Maintenant, en ce qui a trait à l'intégration tarifaire, nous recommandons l'entrée en vigueur de la carte inter-rives pour les usagers devant se déplacer entre Montréal et Laval ou, encore, entre la Rive-sud et Montréal.

À l'heure actuelle, les usagers de la région metropolitaine sont obligatoirement soumis au double tarif, chaque fois qu'ils empruntent le réseau d'un second transporteur - CTL, CTCUM, CTRSM, peu importe lequel -. Pour bon nombre de riverains travaillant à Montréal, une telle situation ne peut que privilégier l'auto au détriment des transports collectifs. Avec la carte inter-rives, nul doute qu'il deviendrait possible d'augmenter l'achalandage des transporteurs publics et partant, leurs revenus. C'est ainsi que ces revenus supplémentaires compenseraient, du moins en partie, les frais encourus par l'intégration inter-rives.

Nous recommandons également l'adoption de la carte au porteur.

Déjà en vigueur à la Commission de transport de Sherbrooke, cette mesure relativement peu coûteuse et à la fois simple et pratique offre aux usagers un attrait supplémentaire. D'une façon générale, elle favorise un transfert modal des automobilistes au profit des transporteurs publics.

Enfin, nous recommandons que la gratuité soit accordée aux personnes âgées voyageant en dehors des heures de pointe.

Cette mesure vise un groupe social dont les deux tiers des membres vivent en deçà du seuil de pauvreté. De plus, cette mesure soulagerait quelque peu l'affluence aux heures de pointe et permettrait aux transporteurs de réaliser certaines économies.

d) La contribution des bénéficiaires non-usagers

. La taxe sur l'essence

En ce qui a trait au prélèvement d'une partie de la taxe sur l'essence pour financer le transport en commun, notre organisme appuie entièrement la proposition gouvernementale.

. Les postes de péage

Par contre, notre organisme recommande l'abolition de tous les postes de péage au Québec.

Sur cette question, bien qu'elle favorise le transport en commun, la proposition gouvernementale suscite certaines réserves quant à son équité. En effet, seules quelques régions (Laval, la partie sud des Laurentides, etc.) seraient appelées à contribuer au financement des transports en commun montréalais. D'autre part, le système des postes de péage lui-même est très discutable. L'arrêt de milliers de voitures aux postes de péage entraîne un gaspillage insoupçonné de carburant. Selon nos propres estimations pour l'année 1981 seulement, nous avons perdu, à cause d'un tel système de taxation, de 8 à 10 millions de dollars en carburant volatisé. Employées autrement, ces sommes, à titre d'exemple, auraient permis d'isoler de 8 000 à 10 000 maisons au Québec. Aussi, nous mettons sérieusement en cause l'existence même du réseau des postes de péage. A notre avis, des mesures plus efficaces en termes énergétiques pourraient servir plus adéquatement le transport en commun.

. La taxe sur les stationnements

En limitant la taxe spéciale aux seuls stationnements du centre-ville, la proposition gouvernementale défavorise les commerces et entreprises du centre par rapport à ceux des banlieues. Le souci d'équité exige d'étendre cette taxe à l'ensemble du territoire couvert par l'O.R.T.

De plus, nous jugeons qu'il serait préférable d'imposer une taxe spéciale sur tous les stationnements de plus de 20 places compris dans le territoire de l'O.R.T. Nous incluons dans cette mesure les stationnements gratuits offerts par les commerces, les entreprises et les administrations publiques, ainsi que les stationnements payants sur rue.

Nous avons beaucoup parlé précédemment du lien à créer entre l'aménagement du territoire et l'organisation des transports. A cet égard, la taxe sur le stationnement vise à la fois les entreprises et les automobilistes eux-mêmes. En effet, actuellement, plusieurs entreprises et centres commerciaux offrent gratuitement un stationnement à leurs employés et clients; nous croyons qu'il est important que cesse cette subvention déguisée accordée aux automobilistes. Rappelons que des centaines de logements ont été détruits pour permettre la construction de stationnements autour de Radio-Canada, de Télé-Métropole, etc. En banlieue, plusieurs centres commerciaux ont pu s'établir en plein champ parce qu'il était moins coûteux qu'en ville d'y construire des stationnements.

Nous croyons qu'une taxe sur le stationnement incitera à une plus grande sagesse dans l'utilisation du sol, notamment par la construction d'habitations dans les espaces récupérés.

Finalement, de manière générale, cette mesure devrait contribuer à favoriser le transport en commun plutôt que l'automobile.

III. La desserte des municipalités situées à l'extérieur du territoire de l'Organisme régional de transport

La proposition gouvernementale concernant le transport en commun à l'extérieur du territoire régi par l'O.R.T. constitue en réalité une absence de proposition.

En effet, bien que nous en admettions la complexité, il nous semble que la question des villes éloignées du centre a été abordée d'une manière fort simpliste par le Gouvernement du Québec, ignorant les besoins des citoyens concernés et négligeant les conséquences sociales, politiques et économiques de l'hypothèse préconisée. A notre avis, la proposition gouvernementale n'établit pas une juste distinction entre les villes de banlieue et les villes-satellites.

De plus, la délimitation de la région métropolitaine de recensement, selon un modèle appliqué à plusieurs grandes villes canadiennes, ne convient pas à la réalité du Montréal métropolitain en matière de transport.

Finalement, l'abandon soudain et complet par Québec de son soutien financier nous semble davantage être l'expression d'un désir de se débarrasser d'un fardeau qu'une proposition conforme à une réalité et à des besoins concrets.

Dans ce rapport, nous ferons d'abord un bref historique du transport entre les villes-satellites et Montréal. Nous apporterons ensuite des éclairages nouveaux sur le concept d'une région métropolitaine de recensement.

Nous terminerons avec des recommandations qui, nous l'esperons, permettront de nous assurer pour les années à venir un transport en commun fiable et économique.

A. Historique

Le nombre de déplacements quotidiens entre les villes du territoire D et Montréal n'a pas diminué durant les dernières années. La croissance de la population de ces villes ajoutée à la diminution de leur autonomie nous incite plutôt à croire que ce nombre a augmenté. Pourtant, de toute évidence, le nombre de déplacements effectués par transport en commun a diminué.

Pour expliquer ce phénomène, nous avons relevé les causes suivantes:

L'amélioration du réseau routier et autoroutier a grandement favorisé l'usage accru de l'automobile, la vitesse de déplacement étant un facteur prédominant. A partir de la fin des années cinquante, la construction du réseau d'autoroutes et l'ouverture de nouveaux ponts ont favorisé la poursuite de l'étalement urbain (6) On a démoli près de 23 000 logements à Montréal ces dernières années et, dans la plupart des cas, ce fut pour la construction d'autoroutes et de stationnements. Ce processus se développe de façon telle qu'en 1978, près de 145 000 personnes se dirigeaient vers le centre-ville de Montréal en automobile. (7)

---

(6) Office de planification et de developpement du Québec.

(7) C.T.C.U.M. Enquête, O.D. 1978.

Par ailleurs, la qualité du transport collectif s'est nettement détériorée au niveau régional. Le 4-avril 1982, Métropolitain-sud éliminait 20% de son service. De plus, il y a deux ans déjà, on éliminait complètement les trains de Farnham et de Ste-Thérèse. Les efforts récents du Gouvernement du Québec pour favoriser l'utilisation du transport en commun n'ont donc pas eu encore d'effets très significatifs sur le territoire qui nous concerne, entre autres, à cause de l'attitude très négative des municipalités. Il faut comprendre que celles-ci n'avaient pas ou craignaient de n'avoir aucun contrôle sur des organismes de transport dont les déficits croissent à vue d'oeil.

Aussi, les municipalités ne considéraient pas le transport en commun prioritaire dans la mesure où la majorité de leurs contribuables sont des automobilistes. La situation économique difficile laisse planer comme une menace toute amélioration de la desserte des centres commerciaux du centre-ville exerçant un grand pouvoir d'attraction sur leurs citoyens. Mais depuis, des modifications sont survenues dans la conjoncture. Dans le contexte actuel de la récession économique, le transport en commun devient une alternative de plus en plus intéressante pour certains, quand il n'est pas tout simplement une nécessité impérieuse pour d'autres.

Les décisions qui seront prises dans les mois à venir ne devront pas l'être à la lumière des quelques années passées, mais bien en fonction de ce qui se présente devant nous. A notre avis, ce

serait une erreur grave que de ne pas tenir compte dans nos décisions du nouveau contexte économique et aussi, d'une nouvelle perception de la société face à l'environnement et au bien-être, à quoi se greffe une remise en question du mythe de l'auto. Il est urgent, à notre avis, d'offrir une alternative valable à l'automobile. Aussi, il importe que pour les générations futures, nous mettions dès maintenant en place les équipements et systèmes nécessaires qui encourageront l'utilisation optimale du transport en commun entre les villes-satellites et Montréal. Malheureusement, cela ne semble pas très évident dans la présente proposition gouvernementale.

B. Analyse de la proposition gouvernementale

1- Délimitation du territoire de l'O.R.T.

> "Les agglomérations urbaines de St-Jérôme, Joliette, Sorel, Saint-Hyacinthe, Granby, Saint-Jean et Valleyfield ont traditionnellement été qualifiées de villes-satellites de Montréal.
>
> Cela signifie qu'il s'agit de villes suffisamment proches de Montréal pour en subir l'influence économique. Ce phénomène est d'ailleurs favorisé par la présence d'un important réseau de routes et d'autoroutes qui les relient à la métropole. Ainsi, par exemple, elles ont des activités manufacturières complémentaires à celles de Montréal, sont touchées par la présence de services spécialisés existant dans cette dernière et un certain nombre de leurs citoyens y travaillent". (8)

(8) Office de planification et de developpement du Québec. Développement Québec, juin 1982.

En premier lieu, bien que la définition, adoptée par Statistiques-Canada en 1976 décrive assez fidèlement, même en matière de réseaux de transport, les régions métropolitaines de Toronto et Vancouver, force est de constater qu'elle ne reflète pas de façon adéquate l'ensemble des composantes de la réalité montréalaise. En effet, Montréal est entourée de plusieurs villes de dimension importante situées entre 25 et 100 kilomètres de la zone du milieu bâti sans pour autant être incluses dans la RMR. Par ailleurs, ces villes telles St-Jean, St-Jérôme ou Joliette connaissent un nombre important de déplacements vers Montréal. Aux environs de Vancouver et de Toronto, par contre, la majorité des villes d'importance comparable à nos villes moyennes font partie de la zone du milieu bâti ou sont beaucoup plus proche de cette zone. Ainsi, elles font naturellement partie des RMR ou des RMR intégrées en matière de transport. De plus, au cours des années, les critères de définition d'une région métropolitaine de recensement ont été quelque peu modifiés. Ainsi, avant 1976, on tenait compte de l'accessibilité générale au centre urbain ou, si l'on veut, du niveau de développement du réseau autoroutier. La RMR pouvait alors s'étendre à une circonférence de 32 kilomètres au-delà des limites du milieu bâti continu.

De fait, on considérait le pourcentage de la croissance d'une agglomération donnée en comparaison avec le centre.

Ces critères avaient pour but de définir un "marché de travail" et une zone de "voyage quotidien". De plus, cette définition, et plus particulièrement le dernier critère, tenait compte de l'évolution du potentiel de croissance d'une agglomération.

Mais depuis 1976, aucun de ces critères n'est retenu pour la définition d'une région métropolitaine de recensement. On ne considère plus que la continuité du milieu bâti et le niveau de dépendance quant à l'emploi; on ne parle plus ni de marché de travail, ni de voyage quotidien.

Si les changements de critères ne semblent pas avoir affecté l'organisation des autres métropoles, ils risquent, toutefois, d'avoir un impact négatif important sur l'organisation du transport des régions qui nous préoccupent.

Nous croyons, en effet, que les anciens critères tenaient compte du type de développement des villes-satellites et de la dynamique qui les relie à Montréal.

Aussi, il serait faux de croire que l'utilisation du concept de recensement oblige à limiter le territoire d'un organisme régional de transport à la seule région métropolitaine de recensement.

Par exemple, en Ontario, le Toronto Area Transit Operating Aythority (TATOA) regroupe quatre RMR - Toronto, Hamilton, Burlington et

Oshawa - la dernière ayant été désignée RMR en 1976. Cet organisme régional de transport, le TATOA, présente plusieurs ressemblances avec celui proposé par le gouvernement et, pourtant, il n'est pas constitué en fonction des critères d'une seule RMR. Pourquoi, alors, dans le cas dont il est ici question, ne retiendrions-nous pas plus d'une RMR pour la constitution du territoire de l'O.R.T?

2. Le financement

La proposition du gouvernement comprend des éléments qui, à notre avis, plutôt que d'apporter une solution aux problèmes de transport entre les villes-satellites et Montréal, ne feront qu'aggraver la situation actuelle. En effet, en retirant au Gouvernement et aux municipalités toute responsabilité en matière de transport, on laisse les usagers sous la menace de nouvelles coupures, de hausses importantes de tarifs, de changements de parcours et même d'abandon total de service. Si Québec et les municipalités se départissent de leurs responsabilités, qui, alors, pourra les assumer? Il serait illusoire de croire que l'entreprise privée pourrait le faire. Même une entreprise aussi importante que Voyageur doit pouvoir compter sur quelques lignes rentables pour assurer le service à toute la province. A moins de demander aux transporteurs de rogner sur leurs profits du transport scolaire, on peut s'attendre à ce qu'aucun transporteur ne puisse offrir le service.

De plus, sans aide financière aucune, il est facile de prévoir que les tarifs augmenteront dès la mise en application de la réforme. Nous prévoyons des augmentations de l'ordre d'au moins 25% qui auront pour effet de décourager même les plus irréductibles. Présentement, les usagers de ce territoire paient entre 50 et 70% des coûts, le reste étant à la charge des municipalités et du gouvernement. Même avec des appareils administratifs moins lourds que ceux des commissions de transport, l'entreprise privée ne pourra faire ses frais tout en maintenant le niveau de service actuel déjà réduit au strict minimum, dans certains cas. Au plan financier donc, la proposition du Gouvernement n'est pas, comme nous le disions plus tôt, une vraie proposition. En fait, elle constitue, à notre avis, ni plus ni moins qu'un abandon.

C. Recommandations

Même après une redéfinition sérieuse et réaliste du territoire de l'O.R.T., il y aurait encore des villes dites satellites qui resteraient en dehors du territoire de l'organisme, mais qui n'entretiendraient pas moins une relation importante avec Montréal. Le gouvernement semble vouloir ignorer cette relation et le caractère particulier de ces villes.

Ainsi, en Ontario, on voit des services de "GO BUS" entre Barrie et Toronto (distance de 60 milles). En Colombie-Britanique, il y a des services d'autobus entre Chillewach (distance de 40

milles) et Vancouver. Il y a également un système de train de banlieue jusqu'à Mission (distance 30 milles). Ces systèmes sont subventionnés par les gouvernements. De plus, dans les deux provinces, les lois encouragent et souvent décrètent des négociations entre les représentants des deux niveaux de gouvernements avant la mise en vigueur de systèmes de transport en commun sur le territoire des municipalités. Québec ne devrait-il pas aussi adopter une telle attitude d'aide et de collaboration en ce qui concerne nos villes-satellites?

Aussi, nous demandons au Gouvernement du Québec de:

- Reconnaître le statut de ville-satellite aux municipalités de St-Jérôme, Joliette, Sorel, Saint-Hyacinthe, Granby, Saint-Jean et Valleyfield.

- Retenir le critère de l'accessibilité entre celles-ci et le centre urbain dans sa définition du territoire de l'O.R.T.

- Envisager la possibilité d'étendre le territoire de l'O.R.T. à un rayon de 32 kilomètres autour du milieu bâti central.

- Considérer le taux de croissance des municipalités concernées comparativement à celui de la ville centrale.

- Tenir compte du nombre absolu de voyageurs entre les villes-satellites et le centre.

- Reconnaître pour ces villes, l'existence obligatoire d'un service de transport en commun vers la métropole.

- Maintenir un niveau de service identique a celui en vigueur le 1er janvier '82 sur chacun des corridor afin d'assurer un minimum vital de service.

- Décréter un moratoire sur le service actuel jusqu'à ce qu'une entente soit intervenue entre les municipalités et Québec quant au niveau de service et au mode de financement.

Finalement, nous demandons aussi

- Que Québec et les municipalités contribuent dans une proportion égale au déficit d'exploitation, et que les deux parties négocient entre elles leur degré d'implication.

- Que la loi soit modifiée de façon à ce que les transporteurs privés puissent recevoir des subventions.

- Que les municipalités aient le pouvoir, en autant que la loi le permet, de choisir le transporteur qu'elles désirent.

- Que les usagers puissent participer avec les municipalités aux décisions relatives au transport.

- Que les villes de plus de 20 000 h. soient tenues de fournir à leurs citoyens un service local de transport en commun à l'intérieur de leur ville.

- Qu'un service de transport adapté soit instauré entre les villes-satellites mentionnées et le centre-ville de Montréal.

CONCLUSION

En tant qu'usagers du transport en commun, nous avons, à Transport 2000 Québec, particulièrement insisté au cours de ce mémoire sur la reconnaissance nécessaire de la consultation et de la participation des usagers aux décisions concernant les services de transport qu'ils utilisent. En effet, de la même façon que tous les bénéficiaires des transports collectifs doivent, selon nous, contribuer à leur financement, nous considérons essentiel que les usagers puissent également exercer de façon directe leur droit de décider des services de transport en commun qui leur sont vitaux. C'est pourquoi nous nous sommes attardés à définir aussi adéquatement que possible les modalités à travers lesquelles la participation des usagers peut s'exprimer à l'intérieur des structures prévues par la réforme.

En ce qui a trait aux considérations financières, nous avons voulu rétablir certains faits relatifs à la croissance des coûts du transport en commun de façon à dissiper une certaine confusion à cet égard et, ainsi, contribuer à la formulation de recommandations appropriées. C'est aussi dans cet ordre d'idées que nous proposons un partage des responsabilités devant être attribuées aux différents partenaires concernés qui n'oublie pas les bénéficiaires non-usagers. Rappelons également que nous accordons une importance particulière à l'entrée en vigueur, aussi rapide que possible, d'une carte inter-rives favorisant l'intégration des services.

Nous avons aussi exposé la situation réelle des municipalités exclues du territoire de l'organisme régional de transport de façon à faire connaître au Gouvernement les problèmes sérieux auxquels l'application de la réforme pré-

vue les confrontera. Nous souhaitons que celui-ci adopte conséquemment les mesures susceptibles de leur assurer les services de transport nécessaires auxquels elles ont droit.

Finalement, nous avons, tout au long de cette démarche, insisté sur la démonstration des enjeux plus globaux auxquels renvoie la problématique du transport en commun, tant aux plans social et économique qu'environnemental. Selon nous, en effet, une politique adéquate des transports collectifs ne saurait faire abstraction de ces considérations essentielles. Il ne nous reste plus qu'à souhaiter que le Gouvernement manifeste une écoute et une ouverture attentives aux préoccupations des usagers ici exprimées...

ANNEXE

Mémoire du Comité des usagers du transport en commun de Beauharnois

COMITE DES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN DE BEAUHARNOIS

Mémoire présenté à la commission parlementaire sur la réforme du transport en commun dans la région de Montréal.

INTRODUCTION

Nous avons pris connaissance du projet de réforme du transport en commun de la région métropolitaine.

Ce projet désavantage de façon significative la ville de Beauharnois et ses environs.

Au nom des usagers de ce service résidant la région de Beauharnois, nous voulons expliquer à cette commission ce pourquoi il est important de réviser ce projet pour ce qui concerne notre localité.

Nous croyons qu'en cette période de crise énergitique, la réforme devrait améliorer partout en province le transport en commun, plutôt que d'organiser sa dégradation.

Nous croyons que c'est le droit de tous de pouvoir circuler facilement et librement à travers la province. Dans ce sens, la réforme devrait faciliter à tous l'accès au transport en commun, le transport de l'avenir.

Favoriser Montréal au détriment des petites villes satellites?

Si nous avons bien compris le sens de la réforme que veut faire le gouvernement, on veut mettre un frein à l'étalement urbain, qui a commencé au début des années '60 et qui a formé des villes de banlieu comme Chateauguay ou Brossard. On est en fait bien d'accord avec cette idée mais, Beauharnois n'est pas une ville de banlieu. Beauharnois possède ses propres industries; Beauharnois est une ville dense... pourquoi alors pénaliser notre ville. Veut-on aider Montréal pour augmenter le déficit de la ville de Beauharnois.

Les usagers ont des raisons sérieuses pour voyager!

Les voyageurs qui quittent Beauharnois chaque jour pour aller vers Montréal ou Valleyfield, le font pour des raisons spécifiques et sérieuses. Les inciter à déménager dans la Métropole en employant des moyens quasi-coercitifs les atteindra dans leurs personnes et contribuera à abaisser leur qualité de vie.

Il y a à chaque jour 200 personnes qui prennent l'autobus vers Montréal ou Valleyfield. Réduire le service de transport, ou augmenter les prix aura un impact négatif considérable sur la population de Beauharnois et des environs parce qu'à Beauharnois, le service d'autobus est un service essentiel pour plusieurs clientèles. Nous allons vous en donner un aperçu dans les lignes qui vont suivre:

...2/

. La majorité des voyageurs sont des femmes

S'il y a quelque chose de particulier à Beauharnois c'est qu'une majorité des passagers qui vont vers Montréal sont des femmes.

En effet, Beauharnois, ville industrielle, n'offre de façon générale des emplois qu'à des personnes pouvant travailler dans l'industrie lourde, soient les hommes. Les débouchés pour les femmes dans la région sont très rares; c'est pourquoi, dès qu'un deuxième salaire est nécessaire dans un foyer, c'est vers Montréal que les femmes doivent chercher.

Le voeux du gouvernement de voir ceux qui travaillent à Montréal aller résider à Montréal est tout a fait irréaliste dans ces cas, car souvent le revenue principal des familles est celui des hommes qui, eux, travaillent dans la région de Beauharnois. La dégénérescence du service ne fera alors que priver les ménages de revenus essentiels.

. Il y a des étudiants

Beaucoup d'usagers des services de transport en commun sont des étudiants qui doivent se rendre ou à Valleyfield ou à Montréal vers les CEGEP ou vers les Universités.

Ces étudiants n'ont habituellement pas les moyens de se payer un logement en ville. Voyager 30 à 40 milles par jour n'est pas énorme et c'est beaucoup plus économique. Réduire le service ou augmenter les prix aurait sur cette clientèle un effet désastreux.

...3/

. Il y a les malades et les personnes agées

Les malades et les personnes agées n'ont habituellement pas d'auto et ils ont souvent des traitements médicaux à recevoir dans des hôpitaux de Montréal où sont centralisés les médecins spécialistes.

Souvent ces personnes prennent l'autobus. Une réduction des services ou une augmentation des prix ne ferait que rendre leur vie plus difficile.

. Services gouvernementaux

Beauharnois est une ville "sandwich", une ville qui est prise entre deux villes plus grosses. A part le CLSC et le Bureau de Poste, la ville de Beauharnois n'a pratiquement aucun service gouvernemental. Par exemple, le bureau de l'Assurance Chômage est à Chateauguay de même que le bureau de l'Aide Social. Pour ce qui est de l'aide Juridique ou du Centre de Main d'Oeuvre du Québec, ils sont situés à Valleyfield. L'importance d'un bon service d'autobus est essentiel pour ceux qui veulent utiliser les services gouvernementaux.

. L'unité des familles est en cause

La majorité des familles habitant la région de Beauharnois ont une bonne partie de leur parenté qui habite Montréal et sa région immédiate. Il est essentiel que toute la région Métropolitaine soit bien pourvue en transport en commun. Cela est d'autant plus important que la crise de l'énergie incite les citoyens à utiliser davantage les transports en commun.

...4/

- Les Loisirs

Une grande partie des citoyens de Beauharnois vont à Montréal pour leurs loisirs. Il y a une seule salle de cinéma à Beauharnois et le moins qu'on puisse dire, c'est que les films manquent de variété. Pour les spectacles, les sorties, c'est Montréal.... Sans transport en commun, il y aura une grosse carence dans le loisir des citoyens de la région.

- Organisation du transport

C'est à Montréal que sont situés tous les terminus des différents moyens de transport collectifs (train, autobus, avion...). Pour se rendre à ces terminus, il faut des moyens. Si on veut aller à New-York ou à Québec... il faut qu'on passe par Montréal.

Une réduction de la qualité du service diminue notre droit de nous déplacer et cela est un droit fondamental.

- Disparités

Le projet gouvernemental risque d'accentuer les disparités régionales. Il n'y aura que les régions riches qui pourront se payer de bons services d'autobus. Beauharnois qui fut vers les années '60 une ville florissante régresse depuis. Beauharnois en perdant un service d'autobus convenable n'en fera que régresser davantage, et cela nous parrait inadmissible.

...5/

- Gestion du Service

Déjà le service a des carences. Les usagers de Beauharnois sont forcés bien souvent de se contenter des places debout car, qu'ils viennent de Montréal ou Valleyfield, les autobus arrivent souvent déjà pleins à Beauharnois.

Il y a aussi d'énormes pertes d'énergie et de temps à transporter les autobus du garage situé à Montréal jusqu'aux point de départ du trajet. Régulièrement, des autobus allèges circulent toute porte fermée tandis que les usagers attendent sur le bord de la route. On pourrait beaucoup économiser si ce problème était résolu.

.../6

NOS REVENDICATIONS

Nous, usagers du transport en commun résidant la région de Beauharnois, voulons:

1- Que compte tenu de la crise énergitique, les moyens de transport en commun soient davantage accessibles.

2- Qu'il y ait un moratoire de 2 ans, afin de permettre d'étudier réellement les besoins des usagers et des municipalités situées dans le corridor Montréal- Valleyfield, avant de faire quelque changement dans notre service d'autobus. Qu'on inclut Beauharnois dans les enquêtes Origine-Destination, ce qui n'est pas fait à l'heure actuelle.

3- Que la zone de Beauharnois devienne une zone C (municipalité hors territoire participante) afin que les déficits du transport en commun soient subventionnés par les gouvernements municipaux et provincial.

4- Que le service de transport Beauharnois-Valleyfield soit amélioré, surtout le matin où actuellement le service n'est pas adéquat pour les résidents de la

.../7

région travaillant à Valleyfield.

5- Que la circulation sur le pont Mercier soit améliorée pendant les heures de pointe en réservant une voie du pont Mercier pour les autobus et le co-voiturage.

En terminant le chapitre sur nos revendications, nous voudrions vous informer que nous endossons le mémoire de Transport 2000 à cette même commission.

CONCLUSION

Nous savons que la population de Beauharnois nous soutient dans nos demandes. Déjà des contacts ont été pris avec la municipalité, et le maire Paul-Emile Francoeur a déclaré qu'il travaille à garder le meilleur service d'autobus pour Beauharnois. La Ligue des Citoyens de Beauharnois fait des pressions dans le même sens.

La séance d'information du 30 août à Beauharnois a été à peu près la plus grosse de la tournée d'information sur la réforme du transport en commun; cela indique l'intérêt de la population pour ce service essentiel.

Notre comité est organisé à Beauharnois sur une base permanente et nous sommes prêts à recevoir vos enquêteurs afin de leur expliquer la situation.

Nous ne voulons pas perdre ce que nous avons, nous voulons au contraire l'améliorer.

Le transport en commun, c'est le transport de l'avenir, ce serait régresser que le laisser dégénérer.

Le Comité des Usagers du Transport en Commun de Beauharnois

par: Thérèse Gariépy Thérèse Gariépy
Louise Gendron Louise Gendron
Marcel Morrisseau Marcel Morrisseau

POOR

QUALITY

ORIGINAL